SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2482 DE 1993

OCTUBRE DE 1993

Copia del original sin corregir

T A R I F A S

D E

T A X I M E T R O S

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION

DEL DIA 13 DE OCTUBRE DE 1993

- I -

A S I S T E N C I A

Preside	:	Señor Senador Carlos Bouzas
Asisten	:	Señores Senadores Wilson Elso Goñi, Dante Irurtia y Néstor Moreira Graña
Invitados especiales	:	Por el Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetros del Uruguay, señores Eddy A. Castelli, Presidente; Manuel Gervaz, Gerente y Julio Pérez Blanco, Secretario

cb

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 11 y 17 minutos.)

En el día de hoy la Comisión recibe a una delegación del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetros del Uruguay, encabezada por su Presidente, señor Castelli; su Gerente, señor Gervaz, y su Secretario, señor Pérez Blanco.

Como todos saben, tuvimos la visita de los representantes del Sindicato Unico de Automóviles con Taximetro y Telefonistas, quienes formularon una serie de consideraciones referidas fundamentalmente a la tarifa nocturna y al número de coches que circulan en Montevideo. A este respecto, deseamos destacar que hicimos llegar a quienes hoy nos visitan, la versión taquigráfica de las palabras vertidas por el Secretario General del SUATT.

A los mismos efectos de tratar de encontrar una solución al problema planteado, también vamos a recibir a representantes del Poder Ejecutivo.

Entonces, cedo la palabra al señor Castelli.

SEÑOR CASTELLI.- Con respecto a lo manifestado por el Secretario del SUATT, señor Cortizas, deseo señalar que hemos tomado nota porque desde hace varios meses viene haciendo declaraciones en toda la prensa, ya sea oral, escrita o televisiva. Muchas de sus consideraciones, entendemos que son absurdas y fuera de lugar, por lo que no nos hemos animado a contestarlas. Pero hemos tomado muy en cuenta todo eso. En virtud de ello, hemos realizado un

memorándum --que acabamos de entregar a los señores senadores-- en el que se explica la situación del taxímetro desde hace muchos años hasta este momento. Pienso que el señor Gervaz es la persona más indicada para responder a cualquier pregunta que deseen formular, porque tiene veintisiete años en el ejercicio de su función al servicio de la Patronal y veintidós años como Gerente. No hay que olvidar que los Directivos ejercemos nuestro cargo por períodos muy breves, de dos años, que pueden llegar a cuatro en caso de ser reelectos.

SEÑOR GERVAZ.- Quiero expresar que tomamos conocimiento de las explicaciones que el señor Cortizas dio en esta Comisión y de las preguntas que se le formularon en esa ocasión. Nuestro memorándum comienza haciendo referencia a la definición jurídica del servicio de taxis, más allá de toda una discusión académica al respecto, que sería un tanto tedioso repetir en este momento, sin perjuicio de que se puedan dar a conocer los fundamentos y apreciaciones formuladas.

El taxi, más allá de que pueda entenderse como un servicio público, se considera un servicio privado de interés público. Además, en la página 5, figuran las últimas tarifas de taxis, a fin de que quede constancia de quién las aprueba, en función de qué norma, con qué elementos y estudios; la participación del Estado es en función delegada del Ministerio de Economía y Finanzas.

En el Uruguay, a través del Ministerio antes mencionado, el Estado fija tres tipos de tarifas de taxis: una para el departamento de Montevideo; otra para el Aeropuerto Internacional de Carrasco y una tercera para el interior del país. En los últimos tiempos, el Ministerio viene sucediendo a DINACOPRIN, a COPRIN y en

oportunidades anteriores a las respectivas Intendencias Municipales. Como todos pueden apreciar, estas tres tarifas tienen valores diferentes, si bien los insumos, en su consideración global, cuestan lo mismo en todo el Uruguay, puesto que el gas oil, las cubiertas, los lubricantes, el dólar, la inflación y el crecimiento del Producto Bruto Interno siguen presentando los mismos valores. Sin embargo, cada uno de esos tres grandes sectores --lo cual no representa la realidad global-- tienen caracteristicas y precios totalmente diferentes. Ello obedece a la relación de gastos dividido cantidad de viajes, kilómetros ocupados y libres, que en definitiva son completamente distintos. Algunos casos responden a una realidad que implica viajes de los que se retorna sin pasajeros y otros tienen costos y situaciones totalmente distintas, con períodos de zafra o turísticos, dependiendo del lugar que se trate. Podemos decir que la tarifa es el resultado de una simple división: gastos por la cantidad de viajes y para cada uno de los casos opera en forma diferente.

En el material que hemos aportado hacemos referencia a la forma en que históricamente se han ido fijando las tarifas y los distintos elementos de compensación de esas variables que tiene la actividad, ya no es totalmente pareja durante el correr del día. Fue común observar tratamientos tarifarios con zonas de exclusión, los que en algunos momentos han sufrido recargos en algunos de los servicios que se prestan. Lo concreto es que en la ciudad de Montevideo, previo análisis y valoración de la Asesoría Económico-Financiera del Ministerio de Economía y Finanzas se ha establecido actualmente una tarifa nocturna del orden superior a la diurna en un 20%. Ello obedece a que durante la noche la relación kilómetro ocupado = kilómetro libre no es la misma y no existe la misma voluntad de trabajar, pues hay que estimular la presencia tanto del trabajador como de las empresas para que presten el servicio en términos totalmente diferentes en materia económica. Reitero, pues, que para lograr eso se estableció esa compensación y la de los feriados y domingos a que se hace referencia en la página 6 del material que adjuntamos. Queremos aclarar que estos mecanismos no son nuevos ni han sido creados en el Uruguay, sino que obedecen a una realidad mundial que tiene valoraciones diferentes. A tal efecto, también proporcionamos a los señores senadores, en el memorandum que tiene en su poder el señor Presidente, la tarifa oficial de la ciudad de Madrid --la ponemos a título de ejemplo, aunque podríamos ilustrar con infinidad de tarifas de otros lugares--, donde se observan compensaciones nocturas, en los domingos y feriados e, incluso, por concurrencia a sitios especiales, como los campos de deportes o zonas de recreo, caso éste al que corresponde una sobretarifa superior a lo normal.

En consecuencia, insistimos en que no es

éste un tema nuevo, sino que forma parte de una modalidad general de establecer la prestación de los servicios de taxímetros en todo el mundo.

Otro tema que también manejó el SUATT en su presentación es el relativo a si la tarifa del taxímetro es muy cara o barata, si es popular, etcétera. En este sentido, estamos en condiciones de afirmar --y para ello nos remitimos a la página 7 del memorándum-- que las variaciones de los últimos tiempos en los aumentos operados a partir de diciembre de 1989, indican que el costo del viaje en taxímetro ha aumentado menos que el del transporte urbano de Montevideo, y si tomamos como referencia el 16 de febrero de 1990, es todavía mucho más barato. Por su parte, el costo del transporte interdepartamental ha aumentado más desde 1989 que lo que lo ha hecho el taxímetro. El precio del gasoil en la estación de servicio es sensiblemente más barato desde diciembre de 1989, aunque no lo es tanto respecto del taxi de Montevideo, si incluimos el Impuesto al Gasoil, que es perfectamente cuantificable. En el caso del interior, es menos barato porque se realiza una cantidad de viajes menor y porque debemos tener en cuenta que el precio es el mismo.

Si comparamos el aumento del precio del viaje en taxímetro con el del Indice de Precios al Consumo, veremos que es menor el incremento del primero. Y si lo hacemos con respecto al dólar, comprobaremos que sucede lo contrario. Los aumentos operados en 1993 también son ilustrativos al respecto. El costo del viaje en taxímetro ha aumentado un 20.69% en lo que va del año; el boleto urbano de Montevideo un 38.46%; el gasoil --incluyendo la segunda cuota del impuesto-- un 25.18%; el dólar un 21.06% --desde la última aprobación de tarifas--, el IPC un 40.47% y el transporte interdepartamental

un 27.29%. ¿Por qué la tarifa del taxímetro ha aumentado menos que la de los demás medios de transporte? Entendemos que ello es así por la forma en que el salario incide en el costo del viaje. En los otros medios de transporte los rubros fundamentales son cuatro: el salario, los combustibles, el IPC y el dólar. En el caso del taxímetro, los rubros son tres, porque el salario está indexado al costo porque es un 27% sobre la recaudación bruta. No se toma ese elemento; entonces, ha aumentado la canasta de los otros tres rubros: el dólar --aunque actualmente está retraído-- , el IPC y el gasoil. Los salarios, en el área del transporte, han recibido un tratamiento más importante que el gasoil y el dólar, lo que influye para que en los otros servicios el precio sea más alto. En el caso de Montevideo, incluso con un tratamiento salarial diferente, al coparticipar la Intendencia Municipal, en enero y en la última actualización, el transporte urbano de pasajeros ha tenido una suba mayor que el interdepartamental y el de los taxímetros.

Por consiguiente, estamos en condiciones perfectamente de afirmar que el precio no es alto.

Por otra parte, debemos considerar también que el servicio se presta con una de las más modernas flotas y sin haber recibido ningún tipo de ayuda estatal.

Queremos destacar que el servicio de taxímetros es hoy --y lo fue también durante todo el correr del año, más allá de los esfuerzos del ex Ministro de Transporte y Obras Públicas en procura de renovar la flota de ómnibus-- el más moderno y el que cuenta con medios técnicos mucho más ágiles y actualizados que los demás medios de transporte.

Entre esos medios técnicos se puede observar el sistema de radiocontrol unido a la informática y dirigido a la comunicación y la expedición de viajes. Este mecanismo, inclusive, está siendo utilizado en algunos puntos del interior, como por ejemplo en Punta del Este, Maldonado, Salto y Rivera. Esto nos lleva a afirmar --al igual que en el memorándum que presentamos-- que el taxímetro es el mejor, más moderno y más barato servicio de transporte que tiene la ciudad de Montevideo.

Con respecto a la venta de viajes --tema al que también se refirieron los representantes del Sindicato, suponemos que con la mejor buena voluntad, pero sin un conocimiento cabal y real del movimiento de pasajeros durante las 24 horas del día--, tal como consta en la página 8 del documento que les hemos entregado, podemos decir que el servicio de Radio Taxi Patronal cuenta con 1.261 móviles, lo que representa el 51% efectivo de la flota de Montevideo y ello nos da la suficiente autoridad como para, con un margen de error del 1%, saber que los movimientos de pasajeros son los que constan en el cuadro de la citada página. En cuanto al promedio de viajes efectuados los domingos y feriados, a agosto del presente año, estamos en condiciones de informar que los porcentajes sobre movimiento de personas y prestación de servicios son los que constan en el mismo cuadro.

En la página siguiente del documento entregado consta la evolución de las tarifas a través de los distintos decretos dictados por la Intendencia Municipal de Montevideo entre 1991 y 1992, quedando claro también que por esa época existían zonas de exclusión, es decir, se complementaban los viajes fuera de determinado radio.

El viernes 6 de agosto próximo pasado, a las 21 horas, asumieron en la nueva Directiva los señores Castelli y Julio Pérez; el martes

siguiente comenzó una campaña de difusión a cargo del SUATT en la que se nos calificaba como estafadores y/o saqueadores. Dicha campaña fue iniciada sin ningún tipo de diálogo previo con la Directiva, manifestándose públicamente que se había hecho un saqueo a la población de U$S 3:800.000. Ante tal afirmación se optó por la política de no contestar, considerando que no debíamos prestarnos al juego de réplicas que se buscaba. Tenemos la tranquilidad de que las tarifas que se están cobrando son totalmente ajustadas a Derecho y obedecen a las normas vigentes. Por lo tanto, estimamos desmedidas las consideraciones hechas por medio de la prensa. Existen varias publicaciones y versiones en la prensa, algunas de las cuales hemos incluido en el presente memorándum.

Con respecto al mencionado saqueo de U$S 3:800.000, nos hemos hecho el siguiente planteamiento: considerando que el chofer de taxi percibe un 27% de los ingresos brutos del vehículo --que lo retira automáticamente-- ¿dónde está esa cifra que excede en mucho el millón de dólares?

Consideramos también importante la valoración del tema de la nocturnidad. Los insumos son los mismos para todos los habitantes a cualquier hora del día. El Sindicato afirma que hay que eliminar la tarifa nocturna o de domingos y feriados, que es de un 20 %, p e r o sin modificar el 27% que perciben los choferes. Es como aquello de que los impuestos los paguen otros, pero no yo.

En las últimas hojas del memorándum que hemos presentado se explica el porqué de ese 27% que perciben sobre los salarios los choferes de taxímetro. El mecanismo está basado en lo previsto por el Decreto Nº 585, que dice lo siguiente: "V) Se establece que la

remuneración del conductor de taxi del Departamento de Montevideo será por todo concepto de naturaleza salarial el equivalente al 27% de los ingresos brutos del vehículo en la totalidad de la jornada de costumbre en el sector". Asimismo, se establece que los beneficios sociales serán percibidos a través de un ficto. De acuerdo con la mayoría expresada en la ronda del Consejo de Salarios, el Poder Ejecutivo decretó esta forma de retribución personal y distinta para los conductores de taxi de Montevideo y al respecto en aquel entonces expresamos nuestra disconformidad, porque pensamos que establecer un porcentaje sobre los ingresos brutos como forma de retribución crearía problemas en la estructura de los costos y un desequilibrio con respecto al consumidor. Si la inflación fuera al alza, disminuyen las otras tres variables y el salario del chofer de taxi también desciende. Sin embargo, si la inflación fuera a la baja, el salario del chofer de taxi acompasa el crecimiento de las otras tres variables. En la actualidad, los trabajadores se sienten perjudicados y ven necesario acrecentar su salario por el mecanismo de un complemento en los viajes con tarifa nocturna que efectúan. En tal sentido se dice que el salario debe estar desindexado de los costos o ser una variable que funcione como tal, respondiendo a las necesidades que se tienen. Manifestamos anteriormente nuestra discrepancia con el planteo sobre el cobro de una partida fija por bajada de bandera y por fichas nocturnas y hoy el Sindicato acepta que lo que dijimos era lógico.

Podemos señalar también que, de acuerdo con el análisis realizado, la tarifa nocturna tiene muchos años de aplicación y que el número de feriados no es el manifestado por el Sindicato, ya que sólo alcanza a 17, considerando que algunos coinciden con domingos.

Asimismo, la persona que realizó las declaraciones en representación del Sindicato no lleva poco tiempo en el gremio, como lo dijo, sino unos tres años en la dirección.

Por otra parte, es muy importante el tema de la seguridad, pero en su totalidad. El ex Ministro de Transporte y Obras Públicas conoce bastante del tema y todos sabemos que hay más de 400 fallecimientos por accidentes de tránsito en el Uruguay, cifra que supera las muertes por SIDA o por cólera, considerando que de esta última enfermedad no ha existido ningún caso. Las campañas de seguridad en el tránsito que se realizan son muy pocas. El tema de la siniestralidad en Montevideo ha creado grandes problemas.

En los últimos diez años los siniestros han aumentado más de un 170% y no se ha hecho nada al respecto. En este momento los taxis están soportando 443 choques por mes y se circula a una velocidad mucho menor y más insegura con vehículos más ligeros. Antes, los choferes de taxi sabían que en las horas pico iban a vender una determinada cantidad de viajes pero hoy, por problemas de circulación --y ahí el tiempo es oro--, no lo pueden hacer, por lo que se ponen nerviosos debido a que no llegan a su salario, y todo ello provoca choques. En la actualidad, fallecen más choferes de taxi por accidentes de tránsito que por asaltos.

Entonces, estamos en condiciones de tratar los temas con criterios objetivos y serios, y no porque pueda convenirnos el tratamiento de un asunto por determinadas circunstancias y otros no.

No es cierto que los choferes de taxi reciban solamente el 27% de la recaudación por concepto de salario y el 73% los propietarios. Creo que esa afirmación se puede hacer en una rueda de boliche, pero no en una Comisión del Senado de la República, porque quita seriedad. Al 27% que se paga a cada trabajador, se deben agregar los aportes y beneficios sociales por lo que se llega a un 37,3% del total. Además, todos sabemos que cuando el propietario tiene que hacer funcionar la empresa debe disponer de una cantidad de insumos.

Con respecto a otras apreciaciones que se han realizado, debo decir que si bien es cierto que el viaje en domingos y feriados es más caro, se debe tener en cuenta que al trasladar promedialmente 1,7 personas en los viajes comunes y 2,4 personas los domingos y feriados, a cada una le sale más barato.

Tendríamos más información para brindarles, pero no sabemos cuáles son las inquietudes de los miembros de la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Sindicato de Trabajadores de Automóviles con Taxímetro planteó que la relación kilómetro ocupado - kilómetro libre no es la misma los domingos y feriados que los demás. A su vez, tampoco existe la misma voluntad de trabajar. Por eso, así como se incentiva al trabajador con un 20% por el horario nocturno o en domingos y feriados, se hace lo mismo con el propietario. ¿Eso es correcto?

SEÑOR GERVAZ.- Así es, señor senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por otra parte, no logro entender si en el cuadro llamado "Análisis de viajes por hora - Setiembre 1993" se dice que un mismo taxímetro trabaja la mitad durante los días domingos y feriados.

SEÑOR GERVAZ.- Este análisis muestra el porcentaje de movilidad que existe en la ciudad de Montevideo entre las 00:00 y las 23:00. El indicador que se utilizó es el de Radio Taxi, que aunque no es el único, es el que día a día va ganando mayor confiabilidad por parte de los usuarios. Este nos está marcando un mínimo y un máximo de viajes para los distintos días del mes. Se puede observar que a las 00:00 horas se realiza el 1,67% de los viajes, luego este porcentaje disminuye a 0,68% y 0.51%. A partir de las 04:00 éste comienza a aumentar pasando por 1,40%, 3.57%, 5.60% --se da un descenso entre las 11:00 y las 12:00 horas--, hasta llegar a su punto más alto entre las 17:00 y las 20:00 horas.

Según el "Promedio de viajes y reporte de móviles en los días domingos y feriados del mes de agosto de 1993", se puede observar que los días 1, 8, 15, 22, 25 y 29 hay un porcentaje de reporte por debajo

del 50% de los demás días con variaciones en la cantidad de viajes procesados. Es decir que este cuadro muestra la cantidad de móviles que se reportan cada día, cuántos están en servicio y cuál es la movilidad que se tiene en cuanto a viajes procesados los días feriados con respecto a los comunes. Se debe señalar que el promedio mensual incluye los días indicados individualmente, por lo que inciden en él.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los delegados del Sindicato nos expresaban que cada taxímetro hacía un promedio de 66 viajes por turno. Naturalmente, tenemos claro que en algunas horas del día o de la noche disminuye el trabajo. A los efectos de comparar con la información del Sindicato, quisiéramos saber cuál es la cantidad de coches que están en la calle en los días comunes y en domingos y feriados. Sabemos que en estos últimos se realiza la mitad de los viajes, pero no tenemos conocimiento de la cantidad de coches que hay en circulación. Realizo esta pregunta a los efectos de saber si cada coche trabaja más o menos.

SEÑOR GERVAZ.- Ellos afirman que se realizan 66 viajes en los dos turnos y que el promedio de personas que trasladan es de 1,9. Sin embargo nosotros decimos que se trata de un promedio de 1,7 personas. De acuerdo con el promedio brindado por el Sindicato, se debería suspender el transporte colectivo porque el número de viajes sobrepasa el de boletos vendidos. Por lo tanto, esas cifras no pueden ser correctas. Hay días en que un chofer de taxi puede llegar a realizar 40 viajes en un turno, lo que si se multiplica por la cantidad de turnos, por 30 días y por la cantidad de meses, puede llegar a dar unos números muy altos, pero la realidad no es esa.

Entre otras razones, la realidad no es esa porque se sabe cuál es el consumo de gas-oil en la flota de taxis, cuál es el promedio de circulación, cuanto es el recorrido promedio de un viaje y cuál es el porcentaje de siniestralidad. Entonces, si a esos 66 u 80 viajes promedio le restamos los otros elementos, observamos que podemos estar en una infinidad de formas de explotación ya que normalmente se trata de empresas pequeñas, humanamente abarcables --el que quiera que la atienda y si no que la venda-- donde el propietario está poniendo sus reales asientos en un porcentaje muy alto.

De todas formas, reconozco que un taxi puede llegar a realizar 2.050 viajes en un mes, pero también debemos tener en cuenta que en algunos casos se está por debajo de los 1.000. En consecuencia, debemos considerar los promedios reales, y en ese sentido creo que no es exacto lo que afirma el sindicato en cuanto a que son aproximadamente 140.000 pasajeros los que utilizan el servicio. En realidad, son 76:000.000 de personas las que anualmente son trasladades dentro del departamento de Montevideo.

Concretamente, contestando la pregunta del señor Presidente, debo decir que el domingo la ciudad de Montevideo tiene un movimiento totalmente atípico, la gente se levanta a una hora diferente que los días comunes, la movilidad es otra y también son distintas las horas de pico y de valle, por lo que la posibilidad de realizar viajes se reduce en un 50%. Asimismo, no debemos olvidar que a todos nos gusta descansar el día domingo. Entonces, tratándose de una empresa que normalmente está constituida por un patrón y un chofer, es necesario efectuar turnos. De lo contrario, habría que buscar un suplente, lo que nadie

desea porque éste, como se dice vulgarmente, "viene a meter pata" y con ello va a destrozar el auto. Por esa razón, queremos trabajar sólo el patrón y el chofer, porque ambos cuidamos la unidad.

En ese estado de cosas, tenemos menos cantidad de horas, problemas de descanso, y debemos estudiar la posibilidad de contratar otro chofer, lo que también incide en los costos a través de las leyes sociales. Por lo tanto, entendemos que debe haber un estímulo para que la empresa esté dispuesta a correr los riesgos y hacer trabajar el taxi el domingo. Todo este tema se analizó y llegó a demostrarse que tiene una incidencia --porque también difiere de la cantidad de viajes que venda el taxi-- entre un 1.97 y un 2.1. Reitero, todo esto se analizó con los asesores del Ministerio de Economía y Finanzas cuando se operó el cambio de régimen, incrementando en un 20% la tarifa los días domingos y feriados.

A su vez, si voy a hacer trabajar al personal dependiente un día de descanso, domingo o feriado de pago obligatorio, el salario no será el mismo porque debe ser pagado a tiempo doble. Normalmente gana el 27% más beneficios sociales, leyes sociales, y aportes, lo que llega al 37,3%, abonando por el ficto, porque el real sería del 41%. Por lo tanto, en feriados o días de descanso, cada $ 100 que se recauda, hay que pagar $ 80 o $ 77. En consecuencia, sumando todos estos pequeños detalles llego a la determinación de que el domingo me quedo en casa, hago la siesta y la sobremesa que tanto nos gusta a los uruguayos.

A fin de intentar revertir esta situación se solicitó el aumento del 20% en la tarifa con su respectivo porcentaje en beneficio del trabajador.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, deseaba saber si tenían alguna

estadística en cuanto a lo que ustedes denominan "valles", tanto de la noche como del domingo, a fin de determinar si la cantidad de automóviles que circulan es la misma. Advierto una contradicción en el hecho de que por un lado se dice que el automóvil obtiene la misma cantidad de viajes durante las horas del día y por otro, en los datos que ustedes han aportado, se aprecia que durante la noche hay un descenso muy importante en el trabajo al igual que los domingos y feriados en donde esa baja llega al 50%. Formulo esta pregunta porque si los domingos circula la mitad de las unidades disponibles, entonces cada uno realiza la misma cantidad de viajes.

SEÑOR CASTELLI.- Es evidente que la circulación en los días feriados y domingos es mucho menor, por lo que es muy poco el interés que tiene tanto el propietario como el empleado de trabajar en esas fechas tan especiales. Quiere decir que para obtener una recaudación razonablemente aceptable, es necesario que trabajen menos taxis porque de otra forma el resultado sería realmente malo y en lugar de los 66 viajes en los dos turnos, sólo llegaríamos a 22. Recordamos que los domingos y feriados también hay ómnibus, y la gente no tiene tanta prisa para desplazarse de un lugar a otro. Asimismo, todos sabemos que la mayoría de la gente se levanta a media mañana y recién al mediodía y en las últimas horas de la tarde se produce un pequeño incremento de pasajeros. También puede decirse que a las 22 horas la ciudad queda muerta. Esto sucede prácticamente todos los días con la sola excepción de los viernes y los sábados debido a la cantidad de compromisos sociales.

Por lo tanto, salvo esos dos días, en los cinco restantes la demanda va decreciendo notablemente alrededor de las 20 y 21 horas, por lo que se necesita de un incentivo para poder prestar el servicio a determinadas horas. Y ni que hablar de lo que ocurre en Navidad, en Fin de Año y el 1º de mayo, o inclusive en la víspera de esos días. Es verdad que en las horas previas a esas fechas la demanda crece extraordinariamente; pero, a su vez, lógicamente, quienes prestan el servicio también desean estar con sus familias, y por esa razón el transporte comienza a mermar alrededor de las 20 horas.

Justamente, ayer, martes, fue feriado, y hubo mucha gente que utilizó el lunes como día "sandwich" e hizo, así, un fin de semana largo. Los días jueves y viernes previos hubo una demanda extraordinaria de taxímetros, pero ya el sábado y el domingo disminuyó y lo mismo ocurrió ayer, que era el día feriado. Quienes salieron a trabajar esos días a las 6 de la mañana, recién hicieron su primer viaje alrededor de las 9 horas. Esto significa muchas horas de trabajo y poco rendimiento, lo que hace que pocas personas quieran prestar el servicio en esos días. Generalmente trabajan un fin de semana de por medio, porque si lo hicieran todos, aun con el 20%, no ganarían un jornal.

SEÑOR GERVAZ.- No sé si la pregunta del señor Presidente apunta a que si el taxímetro trabaja los domingos y feriados con un complemento del 20%, recoge un beneficio mayor que el recaudado en los demás días.

SEÑOR PRESIDENTE.- Formulé la interrogante porque he observado una

contradiccion entre dos afirmaciones. En ese sentido, los representantes del sindicato afirman que un taximetro hace la misma cantidad de viajes en todas las horas del día. Sin embargo, de acuerdo con la estadistica que ustedes nos presentan, en los días feriados hay menos cantidad de viajes. Al respecto mè pregunto si también hay menor cantidad de taximetros, porque si así fuera, evidentemente, un taximetro podria hacer la misma cantidad de viajes que en los días normales.

Personalmente, me doy por satisfecho con la contestación del señor Castelli.

SEÑOR GERVAZ.- Quisiera aclarar un dilema que se suscita cuando se analiza o se pone como referencia al otro medio de transporte, que es el tema del ómnibus. En ese sentido, ¿qué es mejor, la seguridad o la libertad; tener los recorridos preestablecidos o poder circular libremente; tener los horarios, los recorridos marcados y la cantidad de ómnibus que deben circular, o tener libertad para determinarlos?

Generalmente, en los encuentros de transportistas, unos le dicen a otros que están seguros porque transportan menor cantidad de gente, y los que trabajan en empresas de transporte expresan que los demás tienen la opción de regularse de acuerdo con el mercado. Seguramente, el ex Ministro de Transporte y Obras Públicas oyó esto que digo.

Los taximetros tienen la posibilidad de prestar o no el servicio, lo que se regula por el propio trabajador. Al no tener recorridos preestablecidos, los empresarios de los taximetros no tenemos el control de nuestros coches, salvo por intermedio de la radio. En muchas oportunidades, los dueños de los taximetros sólo van a sus unidades,

conducidas por el personal dependiente, cuando éstas salen o vuelven de trabajar.

El servicio prestado en los domingos y feriados se va autorregulando de acuerdo con la cantidad de viajes y con la modalidad que se emplee. Pero, ¿qué pasaría si nos damos cuenta de que la modalidad utilizada no es la mejor? ¿Qué sucedería, por ejemplo, si en la planilla de trabajo se establece que el domingo se descansa y éste coincide con el "Día del Padre"? Seguramente habrá mayor demanda de taxímetros. Es posible que en determinados domingos los que trabajen recojan mayor cantidad de viajes, pero cuando se corra la voz y muchos quieran trabajar el domingo siguiente, aunque la cantidad de viajes sea la misma, evidentemente cada taxímetro trabajará menos.

Deseo brindar alguna información a la Comisión que consta en el mensaje que hemos entregado en forma muy sucinta. Según lo afirma el SUATT, el taxímetro debe ser la solución a las carencias del transporte colectivo de Montevideo, y nosotros pensamos que esto no es así. Afirmar que el sistema de taxímetros, que es un medio excepcional de transporte de pasajeros, debe ser el paliativo de los demás, para nosotros no es correcto. Estamos de acuerdo en que hay que definir qué modalidad tiene el taxímetro, y eso ya está elaborado. Si no se encuentra solución a los otros sistemas de transporte, no es nuestra culpa. En otros países esto se solucionó a través de líneas intermedias.

Por otra parte, tampoco es lógico que cobremos en demasía por transportar a una persona. No hay que olvidar que hoy debemos competir, por ejemplo, con "Rent a Car" y otra serie de transportistas

individuales. Actualmente, muchos de los que tenían capacidad económica para utilizar el taximetro accedieron al coche particular o utilizan autos de alquiler porque les sale muy caro y riesgoso circular por determinados lugares. Con toda seguridad, quien tenga que hacer un viaje fuera del departamento, preferirá alquilar un automóvil antes de pagar una tarifa elevada de taximetro.

La premisa de que el taxi es el salvador del transporte y que tiene que prestar sus servicios a todo el mundo, no es acertada. Nuestro carácter de servicio excepcional, debe tener un tratamiento acorde a esa situación.

Seguramente, no es muy simpático lo que acabo de decir, pero es la realidad:

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, agradecemos la presencia de la delegación del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro y les comunicamos que el memorándum presentado por el señor Gervaz será incorporado en la versión taquigráfica.

Se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 12 y 15 minutos).

CENTRO PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES
CON TAXIMETRO DEL URUGUAY
(Con Personería Jurídica)
Sede Social: BURGUES 3140
Teléfs: 200225 - Fax 293176
MONTEVIDEO

- El TAXI en el Uruguay, más allá de que en algún momento la propia Ley lo mencionó como Servicio Público, se le considera SERVICIO P VADO DE INTERES PUBLICO.-

- Su explotación se efectúa mediante el otorgamiento de permisos mu cipales, reglamentados por las respectivas Intendencias, que los judican en distinta forma; algunos por sorteo, otros en forma dir ta o por licitación pública.-

  Historicamente se otorgaba para vincular al permisario con el cumplimiento efectivo de la tarea y posteriormente se habilitó para que el cumplimiento del servicio pudiera realizarse con el concurso de personal dependiente del permisario.-

  Surge la figura del trabajador/chofer/peón de taxi/colaborador.... y en distintas etapas se va moldeando la relación laboral: Jornada de trabajo, forma de retribución (27% de la recaudación bruta), li quidación de aportes y beneficios sociales por un Ficto -establec: do y negociado en diferentes rondas de Consejos de Salarios (Ver Anexo sobre temas salariales).- .

- Al comienzo, por ser una actividad otorgada por las Intendencias M nicipales, el precio de sus tarifas comenzó siendo fijado por los Municipios, previa resolución de las respectivas Juntas Departamen tales.- El mecanismo funcionaba más o menos bien en épocas de est bilidad (con una pequeña -pero no alarmante- carga de tratamiento político).-
  El tema TARIFA se comenzó a deteriorar a comienzos de la década de los 50 y toma visos de tragedia en los 60 cuando, con una inflació galopante, el tratamiento parlamentario municipal hacía necesario actualizar los estudios de costos en más de una oportunidad.
  Disposiciones Constitucionales de 1966 cometen al Ejecutivo Comuna el estudio y aprobación de las tarifas de taxis, de lo que se tuvo muy corta experiencia, pues al decretarse la congelación de Precio y Salarios de 1968, los Servicios Públicos quedaban en la esfera d los Municipios y todos los demás precios pasaron a la órbita de la Comisión de Preductividad Precios e Ingresos (COPRIN).-
  Posteriormente esta Comisión se transforma en DINACOPRIN y a fines de 1991, ésta desaparece.-
  El tema TARIFA DE TAXIS, junto con unos muy pocos precios más, queda en la órbita del Ministerio de Economía y Finanzas, quien ".... v.Considerando el resultado de los estudios realizados acerca de la "incidencia de los incrementos de costos en las tarifas;ATENTO a lo "informado por la Asesoría Económico Financiera y a lo dispuesto po "el artículo 1º del Decreto-Ley No. 14.791 de 8 de junio de 1978 y "numeral 1º de la Resolución del Poder Ejecutivo de 21 diciembre 19 "que delega atribuciones," FIJA LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXIS.-

CENTRO PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES
CON TAXIMETRO DEL URUGUAY
(Con Personería Jurídica)
Sede Social BURGUES 3143
Teléfs. 20 02 25 - Fax: 29 31 75
MONTEVIDEO

- PORQUÉ LOS TAXIS ?

Un sinnúmero de necesidades particulares de locomoción escapan al ofrecimiento característico del transporte colectivo y por su excepcionalidad y privacidad dieron pie, entre otros, a la creación del TAXI.-

Su precio también revistió esas características, que aún hoy se observa en casi todos los países del Mundo (tanto en los históricos países del área capitalista como "socialista").-

Lo que se han desarrollado, más allá del automóvil particular y el transporte colectivo, han sido otros servicios particulares e intermedios de transporte: Transportes colectivos ultrarápidos; rápidos; sobreelevados subterráneos; colectivos privados; rent a car con y sin chofer; con y sin teléfono; remises; urgencias....etc. etc.

Nuestro Servicio - TAXIS - ha tenido una evolución y modernización tangible, producto de NUESTRO PROPIO ESFUERZO.-

Hoy - CON OBJETIVIDAD -, es el mejor servicio de transporte capitalino el más moderno y el más barato.-

- COMO SE FIJARON LAS TARIFAS ?

El Estado solicitó a los interesados los elementos probatorios y en el caso del Taxi, debió analizar sus diferentes realidades (Montevideo, Aeropuerto Internacional de Carrasco e Interior).-

En los primeros tiempos, el Municipio recibía los elementos, efectuaba un estudio por intermedio de los técnicos de la Administración, que por otra parte, tenían una reconocida idoneidad -resultante de tener que analizar los precios del transporte colectivo- y concluía con una opinión que elevaba a consideración y aprobación de la Junta Departamental. Se debe tener presente que los relojes medidores recién son obligatorios en Montevideo, después de 1922 y que el uso del taxi, tanto por el asentamiento barrial de los montevideanos, como por su precio (en una relación de más de 11 boletos de ómnibus por 4 kilómetros en taxi) era excepcional y casi puntual. En otras palabras, superado el cobro por "corrida", se pasa al uso de los aparatos, con discriminaciones o complementos en el precio en el alejamiento de su lugar de parada (Ver resoluciones anteriores a 1954), en atención a distancias, pavimentación, saneamientos, etc.

La vida ciudadana empieza a cambiar, perdiéndose la característica pueblerina y se va haciendo necesaria la interconexión de muy diferentes puntos de la ciudad. Por otra parte, comienzan a aparecer los vehículos diesel, mejor dotados para una circulación permanente y se opera un cambio sustancial en la prestación del Servicio. Ya el viaje no es de absoluta ida y vuelta y comienza a ser necesario controlar la circulación ociosa

CENTRO PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES
CON TAXIMETRO DEL URUGUAY
(Con Personería Jurídica)
Sede Social: BURGUES 3142
Teléfs: 20 02 25 - Fax: 20 31 76
MONTEVIDEO

Se discute la eliminación de zonas de recargo dentro de la Ciudad y/o el Departamento, por la fluidez incipiente de los viajes "al vuelo" y se incorpora el complemento por nocturnidad en la tarifa del Servicio de Taxis.-
Sin duda que en su establecimiento existen elementos de carácter económico, pero no dejan de existir fundamentos horarios, laborales, de acondicionamiento de descansos y la necesidad de estimular una presencia de servicio a todas luces más costosa (tanto en lo económico, como en lo personal).-

Estos MECANISMOS (nocturnidad, feriados, puntos especiales, lugares de recreación, etc.) resultan de recibo en la casi totalidad de los Servicios de Taxis de que tenemos conocimiento. (Ver anexos).-

Por otra parte y pese al cobro complementario que se impone, en el promedio costo/pasajero transportado, resulta más barato por persona transportada.-

- UN COMENTARIO SOBRE LA VERSION PRESENTADA POR EL SUATT .-

Hace cuatro años escuchábamos una tonada similar:

-El precio del servicio es desmesuaro.
-La empresa obtiene ganancias desmedidas.
-Las cooperativas son la mejor forma de prestar el servicio.
-Si se rebaja el precio se acrecienta la cantidad de servicios
-Se debe poner al alcance del ciudadano.....

perdón, se cuantificaba concretamente en N$ 40,oo la rebaja efectiva a concretar en el Boleto Urbano de Montevideo.....se escuchó mál o se confundió N$ 40,oo con 40%...? y que pasó.....?

- EL PRECIO NO SOLAMENTE NO BAJO, SINO QUE SUBIO !!!!
- La CANTIDAD DE PASAJEROS TRANSPORTADOS NO CRECIO !!!!
- La población debió SUBSIDIAR en varias decenas de millones de dólares a las empresas de transporte para alargar su agonía o procurar su subsistencia !!!!
- Más allá de nuestras obligaciones como ciudadanos, hemos visto una voracidad fiscal municipal discriminatoria, de enorme trascendencia económica hacia el taxi.....

¿Y HOY SE PRETENDE APLICAR LA MISMA RECETA CON NUESTRO SERVICIO DE TRANSPORTE ?

CENTRO PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES
CON TAXIMETRO DEL URUGUAY
(Con Personería Jurídica)
Sede Social: BURGUES 3143
Teléfs.: 20 02 25 - Fax 29 31 76
MONTEVIDEO

- UN CAPITULO APARTE - EL COBRO DE UNA PARTIDA FIJA POR BAJADA DE B
DERA Y FICHAS NOCTURNA Y DOMINGOS Y FERIADOS

- En su presentación ante la Comisión de Transporte y Obras Públi de la Cámara de Senadores, el SUATT desconoce - o denuncia - l dispuesto por Decreto No. 585/86 que expresa: " V) Se establece "que la remuneración del conductor de taxi del Departamento de "tevideo será por todo concepto de naturaleza salarial el equiv "lente al 27% de los ingresos brutos del vehículo en la totalid "de la jornada de conturnbre en el sector. Esta Comisión entrará "vigencia conjuntamente con la fijación de las nuevas tarifas." "VI) Se establece que el salario ficto se ajustará sobre la bas "del vigente a la fecha (N$ 14.848,70) en oportunidad de cada f "ción de tarifas y en el mismo porcentaje en que éstas varíen."

- No sabemos si fue por renuncia expresa o por "simple olvido", se toma exclusivamente el 27% de costo salarial, dejándose de lado las cargas y beneficios sociales, afirmándose que en la ejemplificación de un viaje de $ 10,oo; $2,70 los percibe el trabajado y $ 7,30 le quedan al propietario.-

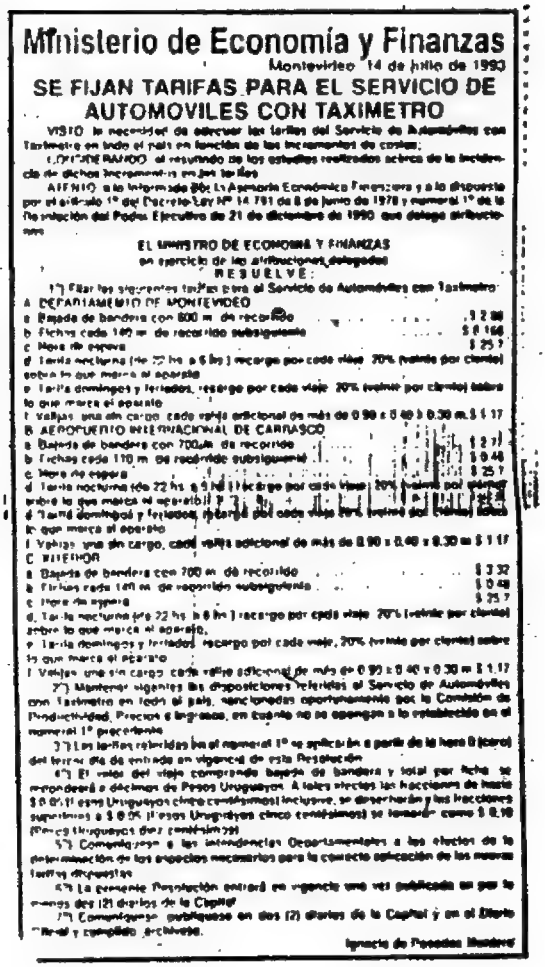
- Por otra parte se rechaza el incremento del 20% de nocturnidad, mingos y feriados, perose efectúa un cálculo en números absolut partiendo de valores del 120%.-

- Más allá de no tener claro si la "estafa" o "saqueo" de U$S 3.8(000,oo que dicen denunciar es con el 27% de Comisión =U$S1.026.(o la de ellos es aparte = U$S 1.405.480,oo, corresponde expresa nuestra coincidencia, -hecha pública en setiembre de 1986-, de q la fijación de salarios en el taxímetro deberá realizarse estab ciéndose cantidades fijas por Bajada de Bandera, Fichas y Viaje nocturnos. (Ver aviso de prensa hecho público en su oportunidad)

- FELIZ y FINALMENTE, se viene a coincidir con nosotros por parte del SUATT !!!!!!!

TARIFAS DE TAXIS

Aplicada desde el día 17 de julio de 1993



Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo 14 de julio de 1993

SE FIJAN TARIFAS PARA EL SERVICIO DE AUTOMOVILES CON TAXIMETRO

VISTO: la necesidad de adecuar las tarifas del Servicio de Automóviles con Taxímetro en todo el país en función de los incrementos de costos;

CONSIDERANDO: el resultado de los estudios realizados acerca de la incidencia de dichos incrementos en las tarifas

ATENTO: a lo informado por la Asesoría Económico Financiera y a lo dispuesto por el artículo 1º del Decreto Ley Nº 14.791 de 8 de junio de 1978 y numeral 1º de la Resolución del Poder Ejecutivo de 21 de diciembre de 1990 que delega atribuciones

EL MINISTRO DE ECONOMIA Y FINANZAS
en ejercicio de las atribuciones delegadas
RESUELVE:

1º) Fijar las siguientes tarifas para el Servicio de Automóviles con Taxímetro:

A DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO
a Bajada de bandera con 800 m de recorrido ... $ 2.88
b Fichas cada 140 m de recorrido subsiguiente ... $ 0.166
c Hora de espera ... $ 25.7
d Tarifa nocturna (de 22 hs. a 6 hs.) recargo por cada viaje 20% (veinte por ciento) sobre lo que marca el aparato
e Tarifa domingos y feriados, recargo por cada viaje 20% (veinte por ciento) sobre lo que marca el aparato
f Valijas: una sin cargo, cada valija adicional de más de 0.90 x 0.40 x 0.30 m. $ 1.17

B AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO
a Bajada de bandera con 700 m de recorrido ... $ 2.71
b Fichas cada 110 m de recorrido subsiguiente ... $ 0.48
c Hora de espera ... $ 25.7
d Tarifa nocturna (de 22 hs. a 6 hs.) recargo por cada viaje 20% (veinte por ciento) sobre lo que marca el aparato
e Tarifa domingos y feriados, recargo por cada viaje 20% (veinte por ciento) sobre lo que marca el aparato
f Valijas: una sin cargo, cada valija adicional de más de 0.90 x 0.40 x 0.30 m $ 1.17

C INTERIOR
a Bajada de bandera con 700 m de recorrido ... $ 2.32
b Fichas cada 140 m de recorrido subsiguiente ... $ 0.48
c Hora de espera ... $ 25.7
d Tarifa nocturna (de 22 hs. a 6 hs.) recargo por cada viaje 20% (veinte por ciento) sobre lo que marca el aparato.
e Tarifa domingos y feriados, recargo por cada viaje, 20% (veinte por ciento) sobre lo que marca el aparato
f Valijas: una sin cargo, cada valija adicional de más de 0.90 x 0.40 x 0.30 m $ 1.17

2º) Mantener vigentes las disposiciones referidas al Servicio de Automóviles con Taxímetro en todo el país, sancionadas oportunamente por la Comisión de Productividad, Precios e Ingresos, en cuanto no se opongan a lo establecido en el numeral 1º precedente

3º) Las tarifas referidas en el numeral 1º se aplicarán a partir de la hora 0 (cero) del tercer día de vencido en vigencia de esta Resolución

4º) El valor del viaje comprende bajada de bandera y total por ficha se redondeará a décimos de Pesos Uruguayos. A tales efectos las fracciones de hasta $ 0.01 (un Uruguayo cinco centésimos) inclusive, se desecharán y las fracciones superiores a $ 0.05 (un Uruguayo cinco centésimos) se tomarán como $ 0.10 (Pesos Uruguayos diez centésimos)

5º) Comuníquese a las Intendencias Departamentales a los efectos de la determinación de los ajustes necesarios para la correcta aplicación de las nuevas tarifas dispuestas

6º) La presente Resolución entrará en vigencia una vez publicada en por lo menos dos (2) diarios de la Capital

7º) Comuníquese, publíquese en dos (2) diarios de la Capital y en el Diario Oficial y cumplido archívese.

Ignacio de Posadas Montero

V A R I A C I O N E S D E L O S U L T I M O S T I E M P O

AUMENTOS OPERADOS DESDE DICIEMBRE DE 1989

- T A X I . . . . . 656,87 %
- BOLETO URBANO MONTEVIDEO
  - a) Desde diciembre 1989 . . . . . 778,05 %
  - b) Desde 16 febrero 1990. . . . . 847,37 %
- TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL . . . . . 755,11 %
- GASOIL
  - a) Taxi Montevideo -Incluye Imp.Gasoleros 421,92 %
  - b) Taxi Interior - " " " 470,68 %
  - c) Precio Estación Servicio. sin impuest. 372,31 %
- I.P.C. . . . . 828,14 %
- U$S . . . . . 439,14 %

AUMENTOS OPERADOS DURANTE EL CORRIENTE AÑO (1993) al 1-10-93

- T A X I . . . . . 20,69 %
- BOLETO URBANO DE MONTEVIDEO . 38,46 %
- GASOIL AL TAXI DE MONTEVIDEO 25,18 %
  (Incluye el Impuesto a Gasoleros)
- U $ S . . . . . 21,06 %
- I . P . C . . . . . 40,47 %
- TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL . 27,29 %

AUMENTOS EN LOS TRANSPORTES DE PERSONAS CAPITALINOS

TAXI

FECHA	VALOR VIAJE 4 Kilómetros	
8-12-89	N$ 934,1o	
11-3-90	1.176,oo	
9-6-90	1.365,oo	
21-9-90	1.811.3o	
10-10-90	1.900,oo	
28-12-90	2.180,2o	
17-5-91	2.667,4o	
11-8-91	2.910,oo	
24-9-91	3.265,oo	Con incidencia de Domingos y Feriados
21-11-91	4.016,oo	
29-3-92	4.63o,oo	Incluye nocturnidad de 22-06
18-6-92	5.14o,oo	
4-9-92	5.598,oo	
18-11-92	5.388,oo	Rebaja
20-12-92	5.858,oo	
20-3-93	$ 6,4o	
13-6-93	6,81	
17-7-93	7,07	
PORCENTAJE DE AUMENTO	656,87 %	

OMNIBUS

FECHA	VALOR DEL BOLETO	
1-10-89	N$ 205,oo	
16-2-90	190,oo	
1-6-90	24o,oo	
1-8-90	250,oo	
4-9-90	300,oo	
3-10-90	350,oo	
4-12-90	43o,oo	
4-5-91	53o,oo	
3-8-91	600,oo	
7-9-91	650,oo	
1-11-91	8oo,oo	
5-4-92	95o,oo	
20-5-92	1.000,oo	
8-8-92	1.150,oo	
16-11-92	1.110,oo	Rebaj
9-12-92	1.3oo,oo	
2-4-93	$ 1,5o	
1-8-93	1,8o	
PORCENTAJE DE AUMENTO	778,o5 %	
SI TOMAMOS DESDE EL 16-2-9o.	.847,37 %	

R A D I O T A X I "P A T R O N A L" - 1.261 móviles

ANALISIS DE VIAJES POR HORA - SETIEMBRE 1993

HORA	MINIMO	MAXIMO	PROMEDIO	TOTAL	PORCENTAJE
00:	74	225	124.3	3.731	1,67 %
01:	47	181	84.1	2.524	1.13
02:	31	143	50.2	1.507	0,68
03:	31	119	37.7	1.133	0,51
04:	32	105	46.5	1.397	0,63
05:	54	99	74.2	2.226	1,00
06:	66	139	104.3	3.129	1,40
07:	61	433	265.3	7.959	3,57
08:	78	573	416.3	12.491	5,60
09:	97	628	440.2	13.206	5,92
10:	127	611	375.5	11.266	5,05
11:	131	578	367.0	11.010	4,93
12:	179	737	426.6	12.799	5,74
13:	164	737	434.9	13.049	5,84
14:	131	759	459.6	13.788	6,18
15:	37	668	469.3	14.081	6,30
16:	138	700	500.9	15.029	6,73
17:	132	785	526.0	15.781	7,07
18:	151	767	522.8	15.685	7,03
19:	92	741	526,7	15.801	7,08
20:	205	707	434.2	13.028	5,84
21:	202	579	322.4	9.672	4,32
22:	147	379	224.2	6.728	3,01
23:	130	296	204.1	6.125	2,74

TOTAL DE VIAJES PROCESADOS SETIEMBRE-1993 223.145

PROMEDIOS DE VIAJES Y REPORTE DE MOVILES EN LOS DIAS DOMINGOS Y FERIADO DEL MES DE AGOSTO DE 1993.-

D I A	% REPORTE	VIAJES PROCESADOS	
1	48 %	3.581	
8	46 %	2.338	
15	49 %	3.866	
22	49 %	2.987	
25	50 %	2.658	
29	50 %	3.762	
	48,7 %	3.365	PROMEDIO DOMINGOS Y FERIA
	63,8 %	7.031	PROMEDIO DEL MES

* El promedio mensual incluye los días indicados individualmente.-

DECRETO Nº 9192

TARIFAS PARA LOS SERVICIOS DE AUTOMOVILES CON TAXIMETRO

La Junta Departamental de Montevideo,

DECRETA:

Art. 1º - Establécese las siguientes tarifas para servicios de automóviles con taxímetros:

1º Por los primeros 1.000 metros..... $ 0.50
2º Por cada 350 metros subsiguientes..... " 0.10
3º Por cada tres minutos de espera..... " 0.20
4º Indemnización por regreso que se abonará cuando el taxímetro marque desde $ 1.50 en adelante fuera del radio comprendido en los siguientes límites: Hotel Carrasco, Av. Arocena, Av. Bolivia; Cno. Carrasco, Calle 20 de Febrero, Av. 8 de Octubre hasta Camino Cuchilla Grande, Camino Casavalle hasta Avda. Gral. Eugenio Garzón, Avenidas Agraciada y Carlos Ma. Ramírez.....$ 0.50
5º Suplemento por equipaje que podrá exigirse cuando la valija bulto o equipaje que transporte el pasajero exceda de mts. 0.80 de longitud o alto.....$ 0.30

Art. 2º - El Departamento Ejecutivo propondrá a la Junta Departamental, dentro del término de treinta días, la modificacion de los límites fijados en el inciso 4º del artículo anterior, estableciendo la adecuada ampliación de los mismos.
Art. 3º - Derógase el Decreto 6421 de 15 de febrero de 1949.
Art. 4º - Comuníquese.

Sala de Sesiones de la Junta Departamental a 3 de junio de 1954.

A. Lamboglia de las Carreras — Srio. General
José D'Aiuto — Presidente

Montevideo, 8 de junio de 1954.

El Intendente Municipal de Montevideo,

RESUELVE:

Promúlgase; hágase saber a la Junta Departamental, publíquese, a sus efectos comuníquese a la Jefatura de Policía, transcríbase a la Dirección de Tránsito Público, -con agregación de antecedentes-, e incorpórese al Registro correspondiente.

Miguel A. Clavelli — Secretario
Germán Barbato — Intendente

Ayuntamiento de Madrid

14242

TABLA DE EQUIVALENCIA DEL TAXIMETRO

Hasta [illegible] se aplique el taximetro con [illegible] de viaje a 105 pesetas se aplicará, a partir de las seis horas del día 22 de diciembre de 1989, la tabla de equivalencia siguiente:

AUTOTAXIS

Conversión de la lectura del contador a las nuevas tarifas aprobadas

Lectura del contador — Pesetas	Cantidad a pagar — Pesetas	Lectura del contador — Pesetas	Cantidad a pagar — Pesetas	Lectura del contador — Pesetas	Cantidad a pagar — Pesetas
100	105	255	270	410	434
105	111	260	275	415	440
110	117	265	281	420	445
115	122	270	286	425	450
120	127	275	291	430	455
125	132	280	297	435	461
130	138	285	302	440	466
135	143	290	307	445	471
140	148	295	312	450	477
145	154	300	318	455	482
150	159	305	323	460	487
155	164	310	328	465	493
160	169	315	334	470	498
165	175	320	339	475	503
170	180	325	344	480	508
175	185	330	350	485	514
180	191	335	355	490	519
185	196	340	360	495	524
190	201	345	365	500	530
195	207	350	371	505	535
200	212	355	376	510	540
205	217	360	381	515	545
210	222	365	387	520	551
215	228	370	392	525	556
220	233	375	397	530	561
225	238	380	402	535	567
230	244	385	408	600	636
235	249	390	413	700	741
240	254	395	418	800	847
245	260	400	424	900	953
250	265	405	429	1.000	1.059

NOTA.—Cualquier cantidad no incluida en la tabla se podrá calcular por la suma de cantidades parciales

No es válida ninguna tabla de equivalencia que no esté reglamentariamente sellada por el Ayuntamiento de Madrid

Madrid, 22 de DICIEMBRE de 1989

PRECIO: 25 pesetas.

Depósito legal M. 41.889 - 1989 — Artes Gráficas Municipales — Área de Régimen Interior y Personal

PRECIO: 35 PTAS.—CONTROL 12210

Ayuntamiento de Madrid

Área de Circulación y Transportes

RESUMEN DE TARIFAS

Inicio de viaje	105 Pts.
Cada kilómetro	45 Pts.
Cada hora parada	1.130 Pts.
• Suplemento Aeropuerto	200 Pts.
• Suplemento, en días festivos (6 a 23 horas)	65 Pts.
• Suplemento en servicios nocturnos (23 a 6 horas)	65 Pts.

• Otros suplementos en hoja de tarifas a la vista del usuario.

• Exija recibo oficial en caso de duda y reclame en Plaza de la Villa, 4 - 28005 Madrid. Tels. 447 07 14/15.

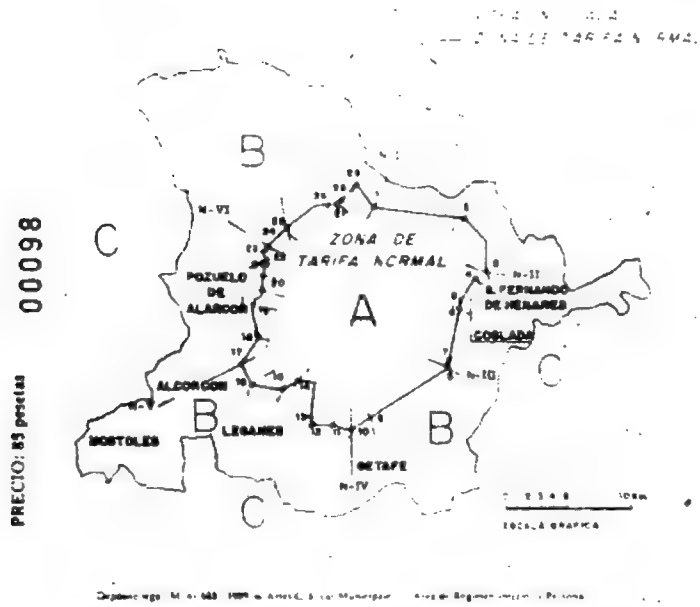
OFFICIAL FARES

Initial charge	105 Pts.
Charge per Km.	45 Pts.
Charge per waiting hour	1.130 Pts.
• Airport surcharge	200 Pts.
• Sunday and holiday surcharge between 6 am and 11 pm	65 Pts.
• Night surcharge between 11 pm and 6 am	65 Pts.

• Other surcharges are listed on the oficial sheet displayed in the cab.

• If in disagreement, ask for a receipt and complain at Plaza de la Villa, 4 28005 Madrid. Telephones 447 07 14/15.

PLANOS DEL AREA UNIFICADA Y DE LA ZONA DE TARIFA NORMAL



PRECIO: 83 pesetas 00098

SISTEMA TARIFARIO

ORIGEN	DESTINO	CANTIDAD A COBRAR
A	A	LO QUE MARQUE EL TAXIMETRO*
Incluso con recorrido intermedio exterior a la zona A		
B	A	
B	B	
A	B	Lo que marque el taximetro mas un SUPLEMENTO DE RETORNO igual a la diferencia entre lo que figura en el aparato contador al final del viaje y lo que indicaba al rebasar el límite del Area de Tarifa Normal* El conductor deberá poner en conocimiento del viajero cuando pase el vehículo ante dicho límite
A	C	Se aplicará la TARIFA INTERURBANA La tarifa vigente en noviembre de 1988 (B.O.E. 28-12-88) es de 38 pesetas/kilometro y de 1.056 pesetas la hora de espera El mínimo de percepción será de 220 pesetas
B	C	Se facturará, a precio kilometrico, la distancia a recorrer hasta regresar, por el itinerario más corto, al lugar donde el viajero subio al taxi

* NOTA: A la cifra reseñada se le sumarán los suplementos correspondientes, de entre los que figuran al dorso

DEFINICIÓN DE LOS LÍMITES DEL ÁREA DE TARIFA NORMAL (Zona A)

N.º	SITUACIÓN
1	Carretera de Burgos, km 10,800.
2	Avenida de Logroño, 393.
3	Carretera de Barcelona, km. 12,600.
4	Calle de Campezo, 700 metros desde la carretera de Barcelona
5	Carretera de Vicálvaro a la Estación de Clasificación de O'Donnell, esquina a c/ San Cipriano-c/ Villablanca.
6	Carretera de Rivas de Jarama, esquina a c/ San Cipriano-c/ Villablanca.
7.	Carretera de Mejorada del Campo, km. 0 (enlace carretera de Valencia).
8.	Carretera de Valencia, km. 10 (enlace Vallecas).
9.	Carretera de San Martin de la Vega, km. 4,100. "Gasolinera Buenos Aires".
10.	Carretera de Andalucía, km. 11 —Depósitos CAMPSA—.
11	Avenida Real de Pinto, 132.
12.	Carretera de Toledo, km. 9,600 —Subestación de Transformación—.
13.	Carretera de Villaverde a Leganés (enlace carretera de Toledo).
14.	Carretera de Carabanchel Alto a Zarzaquemada (Cementerio de Carabanchel).
15.	Carretera de Carabanchel Alto a Leganés, km. 1,000. "Gasolinera Montejano".
16.	Carretera del Poblado La Fortuna. "Gasolinera Buafi, S. L.".
17	Carretera de Extremadura, km. 8,700 (enlace Cuatro Vientos).
18.	Carretera de Boadilla del Monte, km 1,000.
19.	Puerto de Rodajos.
20.	Puerto de Somosaguas.
21.	Carretera a Húmera-Pozuelo-Aravaca km. 1,000 (origen en ctra. de Castilla)
22.	Calle de la Fuente del Rey, colegio "Los Rosales".
23.	Avenida de la Osa Mayor, 2.
24.	Carretera de La Coruña, km. 9 —enlace Aravaca—.
25.	Carretera a El Pardo, km. 2,150 —Ciudad Puerta de Hierro—.
26.	Carretera de Colmenar Viejo (enlace carretera a El Pardo).
27.	Ramal de enlace de ctra. Fuencarral a El Pardo con ctra. de Colmenar Viejo.
28.	Carretera de Fuencarral a El Pardo, km. 0,500 (enlace carretera de Colmenar Viejo).
29.	Carretera de Fuencarral a Alcobendas, km. 10,800 —Escuela de Aplicación y Tiro de Artillería—.

Ayuntamiento de Madrid
Área de Circulación y Transportes

TARIFA NORMAL DE AUTOTAXÍMETROS

Inicio de viaje	[illegible]
Kilómetro recorrido a velocidad mayor de 25 1 km/h	[illegible]
Hora de servicio o a velocidad menor de 26 1 km/h	[illegible]

SUPLEMENTOS

Servicios en días festivos, en viajes que finalicen entre las seis y las veintitrés horas	65
Servicios nocturnos, en viajes que finalicen entre las veintitrés y las seis horas	65
Suplemento extraordinario de Navidad, en viajes que finalicen entre las veintitrés horas del día 24 de diciembre y las seis horas del día 25 de diciembre	65
Suplemento extraordinario de Nochevieja, en viajes que finalicen entre las veintitrés horas del día 31 de diciembre y las seis horas del día 1 de enero	65
Salidas de estaciones de ferrocarriles y autobuses	65
Llegadas y salidas a plazas de toros y campos de fútbol, en días de espectáculos	65
Viajes con origen o destino al Aeropuerto de Barajas, incluso viajes dentro del recinto del Aeropuerto	200
Trayectos de ida al Hipódromo de la Zarzuela, Club de Campo, instalaciones deportivas de Puerta de Hierro, Playa de Madrid, Tiro de Pichón de Somontes, Tejar de Somontes, Somontes, Real Club Puerta de Hierro	75
Hasta dos maletines de mano de 55 × 35 × 25 centímetros de dimensiones máximas	SIN RECARGO
Cada maleta, baúl o bulto sin rebasar de dos de dimensiones máximas de 85 × 55 × 28 centímetros	35
Sillas de ruedas de viajeros minusválidos	SIN RECARGO
Cada perro (excepto los perros lazarillo), si va acompañado de su dueño	65
Perros lazarillo	SIN RECARGO

El taxímetro se pondrá en funcionamiento cuando el viajero y, en su caso, la silla de ruedas o el perro lazarillo se encuentren en el interior del vehículo.

Entrada en vigor, a las seis horas del día de la fecha.
MADRID, 22 de DICIEMBRE de 1989

Ayuntamiento de Madrid

EL SERVICIO DE TAXIS EN EL ÁREA UNIFICADA DE MADRID

Área de Circulación y Transportes

S.U.A.T.T.
F.O.T. - F.I.T. - C.N.T.
RONDEAU 2435
Teléfono : 28 04 05
Montevideo - Uruguay

Montevideo, Agosto 11 de 1993.-

COMUNICADO DE PRENSA

Nos Hemos enterado por la prensa que la tarifa del taxímetro, en los próximos días sufriría un nuevo incremento alrededor del 11%, a su vez declaraciones por parte de los propietarios que este aumento no contemplaría los costos reales de producción y que por lo tanto habría un nuevo reajuste a la brevedad.-

Con mucha preocupación la Mesa Ejecutiva del SUATT, quiere por este intermedio alertar a las autoridades y a la opinión pública sobre los objetivos buscados por la patronal del taxímetro, atraves de pequeños aumentos sucesivos que sumados son un tarifazo.-

Tarifazo que pretende a ser del taxímetro un servicio diferencial para pudientes.-

El taxímetro Hoy en dia es un servicio de primera necesidad complementario del transporte urbano y que debe de estar al alcance con parametricas justas del poder adquisitivo de todos los montevideanos.-

Creemos fielmente que antes de anunciar un nuevo aumento de tarifas deberíamos revisar la vigente ya que como denunciabamos el Martes 10/8/93 por conferencia de prensa a todos los usuarios del taxímetro, la patronal le saques anualmente u$s 3.000.000 (tres millones de dólares) esta cifra es la diferencia que hay entre el 20% con que se incrementa la tarifa diurna todos los dias de 22 a 6 hrs. mas los domingos y feriados y el 0.054% que es el incremento real que deberia tener para satisfacer los beneficios del trabajador.-

Como ejemplo un viaje que con tarifa diurna el usuario paga $ 10.- con tarifa nocturna hoy el usuario paga $ 12.- y el salario del trabajador con tarifa diurna es de $ 2.70 y con tarifa nocturna es de $ 3.24. Que tarifa seria la justa, un viaje con tarifa diurna el usuario pague $ 10.- y con tarifa nocturna tendria que pagar $ 10,54 y el salario del trabajadorseria $2.70 + $ 0.54 = $ 3.24 ravonamiento: el usuario pagaría menos y el trabajador percibiría lo mismo y la patronal cubriría todas las insumos pero no se apropiaría de $ 1.46 sin razón alguna.-

Por este motivo y por otras inquietudes hemos solicitado al Sr. Ministro de Economía y Finanzas, que transcribimos, en defensa de nuestro salario, por el derecho de todos a usar uno del servicio y para que a la gente se le cobre lo justo, el Sindicato del Taxímetro recorrerá con las fuerzas politicas que lo acompañen todos los caminos para resolver este gravísimo problema.-

Sindicato de taximetristas cuestionó los incrementos de tarifas nocturnas (21). Desperfecto en un transformador provocó nueva alarma en UTE (21).

EL OBSERVADOR SOCIEDAD

El Codicen, PIT-CNT y Cámara de Industrias trabajarán en conjunto con nuevos equipos (22). OSE fue invitada a licitación internacional (23).

Hay una demanda insatisfecha de 45.000 usuarios por día . . .

Denuncian "saqueo" con tarifa nocturna del servicio de taxis

La población de Montevideo "está sometida a un saqueo equivalente a US$ 3 millones anuales como consecuencia del recargo de 20% que tiene la tarifa de los taxis de noche y en domingos y feriados", dijo a El Observador *Juan José Cortizas, secretario general del Sindicato Unico de Automóviles con Taxímetro y Telefonistas (Suatt).*

Cortizas sostuvo que "el recargo es inadmisible, porque de noche y los domingos el combustible, los neumáticos y las reparaciones cuestan lo mismo que en los días hábiles. Lo único que aumenta, por nocturnidad, es el salario, pero sólo el 0,054% de la tarifa diurna".

el ejemplo de un viaje diurno de $ 10, que en la noche cuesta $ 12. En el primer caso el salario correspondiente es $ 2,70 (27%) y en el segundo $ 3,24, o sea $ 0,54 de diferencia. "Eso significa —señaló Cortizas— que en ese hipotético viaje nocturno la patronal de taxímetro recibe $ 1,16 [illegible] mento de los restantes insumos".

A su juicio "la patronal camina hacia un tarifazo para hacer un servicio diferencial, que sólo puedan usar quienes tengan un fuerte poder económico, para demostrar que no es necesario incorporar más unidades". En este sentido destacó que en un primer momento la tarifa nocturna se aplicó sólo de 0 a 6 horas, pero que ahora el régimen se extendió de 22 a 6 y a domingos y feriados.

Acerca de la flota y de la demanda del servicio, el Suatt realizó un estudio que, en líneas generales, coincide con otro ordenado a los 2.368 taxis que están funcionando en Montevideo realizan un promedio de 155.268 viajes diarios (66 por unidad), pero que hay

Juan José Cortizas

El presidente del sindicato de taxistas plantea la necesidad de aumentar la flota, entre otros temas

han retornado a sus puestos en virtud de que ya anteriormente lo habían hecho y sólo por la semana pasada aceptaron seguir acompañándonos".

Una fuente empresarial de la construcción, que prefirió no ser identificada indicó "que el reintegro que se ha tenido es importante y pensamos que hoy (martes) el porcentaje se habrá de incrementar en cuanto a concurrencia a los trabajos".

ción, sin que trascendieran resultados, el Sunca denunció en conferencia de prensa que "las patronales están convocando [illegible] carta a los trabajadores de sus obras tentán[illegible] con ofertas de aumentos salariales que no han sido acordados", según dijo a El Día el dirigente Ronald Graside.

Ayer, contrariamente a lo informado por el propio subsecretario de Trabajo, Ricardo Reilly, no se concretó la reunión de la mesa tripartita y por lo tanto no se registraron avances en el conflicto que ya llegó a 70 días de huelga.

El Sunca anunció ayer que en el correr de esta semana realizará asambleas en todos los departamentos del interior a los efectos de "mantener in[illegible]

[illegible] nemos conocimiento de ninguna fórmula salarial nueva y esto incluye al Pit-Cnt. Este parece ser el país de los bolazos".

El Consejo Ejecutivo Nacional del Sunca hizo ayer un balance de la huelga y trazó las perspectivas de la movilización encarada y las alternativas a plantear. Según el documento elaborado por la dirigencia del gremio, "el gobierno y las patronales siguen empecinados en no dar solución al conflicto con el objetivo de romper el sindicato y rebajar el salario de los trabajadores. Esta semana es clave para encarar negociaciones que puedan llevar a una solución".

también tengan muy serias dificultades". Dirigentes del Centro Comercial Punta del Este-Maldonado también han expresado su preocupación por este tema. "Hay una masa de dinero importante que está faltando y que no será repuesta que crea una importante distorsión comercial", nos señaló uno de los dirigentes de la referida institución.

central obrera, "el [illegible] ma que analizamos fue [illegible] lativo a la preparación [illegible] jornada cívica nacional [illegible] estamos organizando [illegible] próximo 25 de agosto".

"A Vázquez le [illegible] planteo [illegible] que hemos efectuado a las organizaciones soc[illegible] con las que [illegible] entrevistado en es[illegible] semanas", se [illegible]

El [illegible] comunal recib[illegible] borador del document[illegible] el PIT elaboró para la [illegible] del 25 y "mo[illegible] [illegible] dijo D'Elía [illegible] a la h[illegible] delegación [illegible] entrevista [illegible] autoridade[illegible]

Sindicato de taxistas denuncia "estafa" con tarifa nocturna

El Sindicato Unico de Automóviles con Taxímetro y Telefonistas (Suatt) denunció en un comunicado que el aumento de un 20% que se aplica en la tarifa nocturna, constituye una verdadera "estafa" al usuario valuada "en tres millones de dólares anuales".

Según el gremio, "el incremento justo que debería tener la tarifa diurna después de la hora 22 y hasta las 6 de la mañana, para cubrir los costos de los beneficios correspondientes al trabajador, tendría que ser del orden del 0,054%".

"Este desfasaje que desde hace tiempo la patronal y el Ministerio de Economía y Finanzas efectivizan en contra de los intereses de los montevideanos da como resultado una estafa a todos los usuarios [illegible] de tres millones de dólares anuales" [illegible]

La Mesa Ejecutiva del Suatt [illegible] rencia de prensa con carácter grave y urgente [illegible] la hora 12 en su local sindical de [illegible] donde se aportarán los elementos de juicio para [illegible] afirmaciones precedentes.

PRORROGA LICITACION PUBLICA Nº 125/93

Esta Administración comunica la Prórroga de la Apertura de la Licitación Publica 125/93 para SUMINISTRO DE TABLEROS DE MEDIA TENSION PARA USO EXTERIOR; para las siguientes fechas.

1er. llamado: 6 de setiembre de 1993, hora 13:00

2do llamado: 7 de setiembre de 1993, hora 13:00

Montevideo, 6 de agosto de 1993

GCIA. DIVISION ABASTECIMIENTOS Y SERVICIOS

GCIA. DE SECTOR RELACIONES PUBLICAS

UTE

LICITACION ABREVIADA 779/93/B y C

PLAZA Y EXTERIOR

OBJETO: SUMINISTRO DE 4 AUTOELEVADORES

APERTURA 26 de agosto de 1993, hora 11.00

27 de agosto de 1993, hora 11.00 (2do llamado)

PRECIO DEL EJEMPLAR $ 250

VENTA DE PLIEGOS Palacio de la Luz, Paraguay 2431, 7º piso, ventanilla 731 en el horario de 9.30 a 14.30, los días hábiles.

Montevideo, 9 de agosto de 1993

GCIA. DIVISION ABASTECIMIENTOS [illegible] RVICIOS

GERENCIA DE COMPRAS Y CONTRATOS

GCIA. DE SECTOR RELACIONES PUBLICAS

UTE

PRORROGA L[illegible] PUBLICA Nº 12[illegible]/93

Esta Administración comunica la Pró[illegible] de la Apertura de Ofertas de la Licitación Pu[illegible] 121/93 para el SUMINISTRO DE SUBE[illegible] CIONES MOVILES para las siguientes fech[illegible]

1er llamado [illegible] de setiembre de 1993, 13.00

2do llamado 14 de setiembre de 1993, 13.00

Montevideo, 6 de agosto de 1993

GCIA. DE SECTOR COMPRAS

GCIA. DIVISION ABASTECIMIENTO[illegible] SERVICIOS

GCIA. DE SECTOR RELACIONES P[illegible] CAS

U[illegible]

Acta.- En Montevideo, a los 28 días del mes de Julio de 1986, estando reunido el Consejo de Salarios Grupo N°5 "Transporte Terrestre de Personas" Sub Grupo "Taximetros y servicios Anexados" integrado por el Dr. Fernando Perez Tabó y Dr. Daniel De Siano y la Cra. María Antonieta Torresan en representación del Poder Ejecutivo, los Sres. Hector Souto y Nelson de Carp en representación del sector empresarial y los Sres. Victor Rossi y Luis Conti en representación de los trabajadores, Se llega al siguiente acuerdo; 1) Se establecen los siguientes salarios mínimos para cada una de las categorías de operadoras de radio de las empresas que prestan servicio de Radio-Taxi, con vigencia del 1° de Junio al 30 de Setiembre de 1986. Operador de Radio I N$ 19.472,44. Operador de Radio II N$ 16.932,70. Operador de Radio III N$ 15.243,44 2) Otorgan a los operadores de radio una gratificación extraordinaria de N$ 2.000, la que se hará efectiva el día 30 de Agosto del corriente, 3) Las empresas Scor y Radio Taxi Carrasco, ajustarán los salarios de sus operadores de radio de acuerdo a la siguiente escala; tomando como base, en todas las oportunidades los salarios vigentes al 31/5/86, a saber; Op. de R.I : N$ 16.502,06; Op. de R. II: N$ 14.349,74; Op. de R. III: N$ 12.918,17, los cuales se incrementarán de la siguien-

te forma: 15% a partir del 1 de Junio de 1986; 16% a partir del 1 de Julio de 1986, 17% a partir del 1 de Agosto de 1986 y 18% a partir del 1 de Setiembre de 1986.- 4) Se acuerda también otorgar a los telefonistas de parada la suma de N$ 5.- por viajes a cargo del chofer del vehículo al que se otorga.- 5) Con el voto discorde de la delegación empresarial, se establece que la remuneración del chofer del taxi del Departamento de Montevideo será por todo concepto de naturaleza salarial el equivalente al 27% de los ingresos brutos del vehículo en la totalidad de la jornada de costumbre en el sector. Esta Comisión entrará en vigencia conjuntamente con la fijación de las nuevas tarifas. Además, se establece que el salario ficto se ajustará, sobre la base del vigente a la fecha - N$ 14.848,70 en oportunidad de cada fijación de tarifas y en el mismo porcentaje en que estas varíen.-------

Se deja constancia de la disconformidad de la delegación empresarial de fijar el salario del chofer de taxímetro en una retribución porcentual sobre los ingresos brutos, por razones de estructura de costos y de equilibrio con las posibilidades del consumidor.- Asimismo la delegación patronal reivindica, como legítimo derecho, que la fijación de salarios en el taxi

carro, deberá realizarse estableciéndose cantidades fijas por Bajada de Bandera, Fichas y Viajes nocturnos, pues es éste el único sistema que independiza con claridad la incidencia en el costo de la tarifa.- Para constancia, se otorga y firma en el lugar y fecha indicados en la comparecencia.-

Nº 139.-

Operador de Radio I N$ 16.502,06 mensual

Operador de Radio II " 14.349,74 "

Operador de Radio III " 12.918,17 "

los cuales se incrementarán de la siguiente forma: - 15% a partir del 1º de junio de 1986; 16% a partir del 1º de julio de 1986, 17% a partir del 1º de agosto de 1986 y 18% a partir del 1º de setiembre de 1986. - - - - -: IV) Fíjanse a los telefonistas de parada la suma de N$ 5.- por viajes a cargo del conductor del vehículo - - - - -: V) Se establece que la remuneración del conductor de taxi del Departamento de Montevideo será por todo concepto de naturaleza salarial el equivalente al 27% de los ingresos brutos del vehículo en la totalidad de la jornada de costumbre en el sector. Esta Comisión entrará en vigencia conjuntamente con la fijación de las nuevas tarifas. -: VI) Se establece que el salario ficto se ajustará, sobre la base (del vigente a la fecha N$14.848,70 en oportunidad de cada fijación de tarifas y en el mismo porcentaje en que estas varíen. - - - - - - - - -

ARTICULO 17º - COMUNIQUESE, publíquese, etc. - - - - -

SANGUINETTI

/mg

DECRETO 585/86 DIARIO OFICIAL 24/12/86 -

CENTRO PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES
CON TAXIMETRO DEL URUGUAY

(Con Personería Jurídica)

Sede Social: BURGUES 3143

Teléfonos: 20 02 25

SEÑOR USUARIO DE TAXIS

- Despues de 70 días en que los demas medios de transporte de pasajeros del país aumentaron sus tarifas, se aprueban las del taximetro.
- Durante este tiempo fuimos rehenes del acuerdo entre el Poder Ejecutivo y el Sindicato de Choferes, que decreto —*pese a la discordia del Centro de Propietarios de Taxis*— el cambio de criterio en la retribución del taxista, fijandola en un 27% de la recaudación bruta. *Caso unico en el país.*
- Al quedar inserto el salario y cargas sociales con todos los rubros que componen el costo del servicio, de operarse aumentos en los diferentes componentes de la tarifa que superen el porcentaje salarial que se otorgue al usuario, la diferencia entre su capacidad economica y el precio del servicio, sera responsabilidad de quienes acordaron.

Comision Directiva